Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2016–2017

29 893 Veiligheid van het railvervoer

Nr. 207

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 november 2016

Hierbij bied ik u het Jaarverslag Spoorveiligheid 2015 aan, opgesteld door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)[1]. Zoals aangekondigd in de Beleidsimpuls Railveiligheid[2] is het Jaarverslag de eerste stap in de nieuwe jaarlijkse cyclus van beleidssturing op het gebied van railveiligheid. Omdat er nog maar weinig tijd is verstreken sinds het verschijnen van de Beleidsimpuls is het bijstellen van mijn beleidsprioriteiten nu nog niet aan de orde. De inhoud van het jaarverslag geeft daartoe ook geen aanleiding. De uitvoering van de beleidsagenda is in volle gang. Op een aantal specifieke onderdelen meld ik u hierbij de actuele stand van zaken.

Jaarverslag Spoorveiligheid 2015

Het Jaarverslag Spoorveiligheid geeft een analyse van (bijna) ongevallen, letsels, stoptonendsein passages en de trendmatige ontwikkeling van de veiligheid op het spoor. Nederland behoort tot de vijf best presterende lidstaten op het gebied van spoorveiligheid. Voor reizigers en personeel is de trend voor de ontwikkeling van de veiligheid positief. In de periode 2009–2015 zijn geen dodelijke slachtoffers gevallen onder het personeel. Sinds 2012 zijn geen dodelijke slachtoffers gevallen onder reizigers. Echter de incidenten met dodelijke afloop dit jaar bij Dalfsen en bij Meteren[3] tonen aan dat blijvende aandacht nodig is voor een verdere verbetering van de veiligheid. Het is nog te vroeg om te zeggen of extra maatregelen nodig zijn op het gebied van overwegveiligheid en de veiligheid van baanwerkers. Ik wacht hiertoe de uitkomsten van de lopende onderzoeken af.

[1] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl
[2] Kamerstuk 29 893, nr. 204
[3] Dalfsen, 23 februari 2016: aanrijding trein-hoogwerker, machinist komt om het leven; Meteren, 13 oktober 2016, aanrijding van een baanwerker met dodelijke afloop.

kst-29893-207
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2016

In de langjarige trend is 2015 een gemiddeld jaar. Omdat in 2014 beduidend minder ongevallen plaatsvonden en omdat er veranderingen zijn in de wijze van registratie[4] is er niettemin op jaarbasis sprake van een stijging.
In 2015 vonden 31 significante ongevallen plaats. Er zijn 18 dodelijke slachtoffers gevallen[5], de meeste hiervan onder personen die geen gebruikers zijn van het spoor, te weten overweggebruikers (13), onbevoegde personen (3) en de categorie «anderen» (2). Het aantal STS-passages[6] neemt verder af, van 112 in 2014 naar 100 in 2015.

Met het vernieuwde Jaarverslag zet de ILT de eerste stappen richting vergroting van de informatiewaarde ten behoeve van beleidssturing. De veiligheidsrisico's en onderliggende risicofactoren zijn in beeld gebracht op basis van bijna-ongevallen en risicovolle situaties. De registratie van met name bijna-ongevallen behoeft verbetering. Een eenduidige manier van registreren en meer onderlinge uitwisseling van informatie draagt daaraan bij. Hierover zal de ILT afspraken maken met de spoorsector.

Stand van zaken uitvoering Beleidsimpuls Railveiligheid

Hierna wordt voor een aantal specifieke onderwerpen uit de Beleidsimpuls Railveiligheid de actuele stand van zaken uiteengezet.

STS-verbeterprogramma

Om de dalende trend in het aantal STS-passages voort te zetten wordt blijvend ingezet op de aanpak van STS-passages. Een aantal maatregelen zullen hier naar verwachting een substantiële bijdrage aan leveren:
- In aanvulling op de aanleg van circa 400 extra ATB-Vv-installaties op de A2-corridor en op de Brabantroute (eind 2017 gereed) werkt ProRail op dit moment een voorstel uit voor prioritering in zowel vervanging van bestaande treinbeveiligingssystemen als (eventuele) verdere uitrol van ATB-Vv[7].
- Invoeren van verzwaring van het remcriterium. Bij verzwaring van het remcriterium moet de machinist zwaarder remmen om te voorkomen dat het ATB-systeem ingrijpt. Inmiddels rijden 19 treinstellen hiermee in de reguliere treindienst in het kader van een praktijkproef en onderzoekt NS de effecten hiervan op de spoorveiligheid, dienstregeling, punctualiteit en energieverbruik. ILT zal deze onderzoeksresultaten beoordelen.
- Het waarschuwingssysteem ORBIT[8], waarbij een machinist wordt gewaarschuwd als hij te snel naar een rood sein toe rijdt. NS heeft mij geïnformeerd dat de planning uit het vervoerplan om haar gehele materieelpark eind 2016 te voorzien van ORBIT niet zal worden gehaald. Gelet op de bijdrage die ORBIT kan leveren aan de verdere reductie van het aantal STS-passages, heb ik NS verzocht mij zo spoedig mogelijk te informeren over de aard van de vertraging en een realistische vervolgplanning. Over de uitkomsten hiervan zal ik uw Kamer informeren bij het Vervoerplan 2017.

[4] In de Europese definitie van «botsing trein-object» worden sinds 2015 schades meegenomen aan bovenleidingen of het «onder de spanningsdraad uit rijden». Eerder was dit niet het geval.
[5] Exclusief suïcides
[6] Stop Tonend Sein
[7] Kamerstuk 33 654, nr. 47
[8] Oogst RemcurveBewaking In Trein

Overwegveiligheid

Binnen het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) en het Programma NABO[9] zijn dit jaar diverse stappen gezet om de overwegveiligheid te verbeteren.

Akkoord over afweging veiligheid en recreatief belang

Keuzes om bestaande overwegsituaties te wijzigen hebben impact op gebruikers van de overweg. Een zorgvuldige en transparante afweging van belangen is daarom noodzakelijk. Tussen ProRail en de recreatieve belangenorganisaties (Wandelnet, Fietsersbond, NOC*NSF, het Landelijk Fietsplatform en de ANWB) bestond daarvoor een procedure die in de afgelopen periode tot onduidelijkheid heeft geleid. Ook uw Kamer heeft hiervoor aandacht gevraagd[10]. Ik ben verheugd dat, met dank aan de constructieve opstelling van de recreatieve belangenorganisaties en ProRail, het in de Beleidsimpuls aangekondigde overleg inmiddels heeft geleid tot overeenstemming over een afsprakenkader. Op 9 november a.s. zal ik, samen met de betrokken partijen, het afsprakenkader ondertekenen. De afspraken borgen een zorgvuldig en transparant proces voor afweging van veiligheid en het recreatieve belang op lokaal niveau. Het kader draagt daarmee bij aan de goede basis voor de verdere uitvoering van het Programma NABO, waarmee onveilige situaties rondom overwegen verder worden teruggedrongen.

Kansrijke innovatieve maatregelen voor aanpak overwegen

Het is, zoals uiteengezet in de Beleidsimpuls, ook van belang om innovatieve maatregelen te ontwikkelen die de mogelijkheden van ProRail vergroten om de veiligheid op en rond overwegen met een beperkt budget te verbeteren. Hiervoor heeft ProRail inmiddels een marktuitvraag gedaan die interessante opties heeft opgeleverd. In november en december van dit jaar vinden testen plaats van de 7 geselecteerde ideeën in de zogenaamde Innovatieve Proeftuin. Het betreft maatregelen gericht op alertering van weggebruikers bij het naderen van een NABO. Bijvoorbeeld het aanbrengen van combinaties van ribbels en belijning op de weg en speciale borden en het goedkoper beveiligen van NABO's. Begin 2017 vindt de definitieve selectie van de beste ideeën plaats, waarna waar nodig het vrijgavetraject zal starten. Daarna zullen deze nieuwe oplossingen, naast de al bekende maatregelen, ingezet worden om NABO's veiliger te maken.

Voortgang in uitvoering LVO en programma NABO

- In 2016 zijn voor de aanpak van overwegen in Diemen, Hurdegaryp en Winsum bestuursovereenkomsten getekend. Daarnaast worden op dit moment op basis van ingediende aanvragen voor diverse overwegen oplossingsrichtingen nader uitgewerkt. In het voorjaar van 2017 verwacht ik o.a. voor Apeldoorn en Deurne besluiten te nemen over het vervolg.
- Voor de overwegenproblematiek te Venlo heb ik samen met de regio onderzoek gedaan naar de mogelijkheid van een splitsing van de bestaande overweg. De uitkomsten van dat onderzoek wijzen uit dat die maatregel per saldo niet leidt tot verbeteringen. De regio wil verder met de niet kosteneffectieve tunneloplossing. Ik ben met de regio in gesprek over een eventuele bijdrage vanuit IenM aan de door de regio gewenste tunneloplossing. In het BO MIRT heb ik afgesproken dat er

[9] Niet actief beveiligde overwegen
[10] Aanhangsel Handelingen II 2015/16, nr. 1183 en Aanhangsel Handelingen II 2015/16, nr. 1675

een validatie plaatsvindt van de raming van de kosten van de tunneloplossing te Venlo. Hierna volgt overleg. Een financiële bijdrage zal ik bezien in het kader van het LVO en de meerjarenplanning van overige prioritaire projecten daarbinnen.
- In 2017 wordt gestart met de uitrol van de maatregel Afteller voor Vertrek, waarmee de dichtligtijd van overwegen kan worden verkort. De LVO-overwegen op de A2 corridor en de Brabantroute krijgen prioriteit.

Regelgeving

Uw Kamer heeft op 29 september jl. (Handelingen II 2016/17, nr. 6, item 3) ingestemd met de wijziging van de Spoorwegwet ter nadere implementatie van drie spoorwegrichtlijnen[11]. Dit wetsvoorstel herstelt juridische onvolkomenheden ten aanzien van beslistermijnen van de ILT en het onderscheid in vergunningen tussen TSI- en niet-TSI-conforme voertuigen. Op 11 oktober jl. heeft de Eerste Kamer eveneens ingestemd (Handelingen II 2016/17, nr. 3, item 6), waarmee het wetsvoorstel gereed is voor publicatie en inwerkingtreding. Een technische wijziging aan een overgangsbepaling in het Besluit spoorverkeer wordt nog ter advisering aan de Raad van State voorgelegd. Gelet op de lopende ingebrekestelling zal de wet vooruitlopend daarop alvast in werking treden. De ILT zal handelen conform de nieuwe bepalingen.

Bovenstaande illustreert dat het Nederlandse en Europese regelgevend kader niet volledig op elkaar aansluiten. In de Beleidsimpuls is aangegeven dat, mede op advies van de Raad van State, wordt bezien hoe de Spoorwegwet kan worden aangepast en gemoderniseerd. Daarnaast is de implementatie van het Vierde Spoorpakket in voorbereiding. Begin 2017 zal ik uw Kamer informeren over de uitgangspunten, raakvlakken en planning van deze wetgevingstrajecten.

Spoorveiligheidsindicatoren

In het recente wetgevingsoverleg met uw Kamer over de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2017[12] is door het lid Visser gevraagd om een nadere, Nederlandstalige toelichting te geven op de daarin gehanteerde spoorveiligheidsindicatoren. In paragraaf 2.8 van het bijgevoegde Jaarverslag is hier aandacht aan besteed. Vanaf de begroting van 2018 zal deze toelichting ook in de begrotingsstaten worden opgenomen, waarmee ik deze in lijn zal brengen met de Beleidsimpuls Railveiligheid en de nieuwe systematiek. Hiermee beschouw ik deze toezegging als afgehandeld.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijksma

[11] Kamerstuk 34 474, nr. 2
[12] kamerstuk 34 550 XII, nr. 2